Рекомендуемая цена: 499 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 5

ПОДАРОК РОДИНЕ
К ЮБИЛЕЮ ЛЕНИНА

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ
ISSN 2618-7248
00005
9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 5, 2018

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 21 200 экз.
Цена: 499 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2018 Hachette Collections, France
© 2018 Ашет Коллекция
© 2018 Ашетт Коллексьон Україна

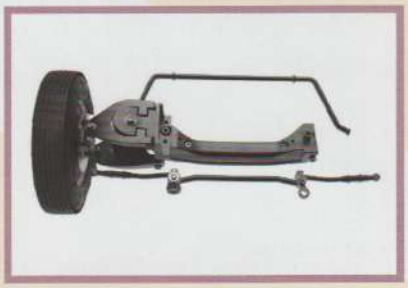
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 28.06.2018
Дата выхода в свет: 04.10.2018

Фотографии и иллюстрации:
Стр. 6, 7 (внизу), 8 (внизу) © РИА Новости;
Стр. 7 (вверху) © ИТАР ТАСС;
Стр. 8 (вверху) © Вадим Кондратьев;
Стр. 9, 10 (вверху), 11 (вверху) © East News;
Стр. 10 (внизу) © Vauxford;
Стр. 11 (в середине) © AKG; (внизу) © Dreamstime.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3



Сборка узла подвески переднего левого колеса

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Подарок Родине к юбилею Ленина

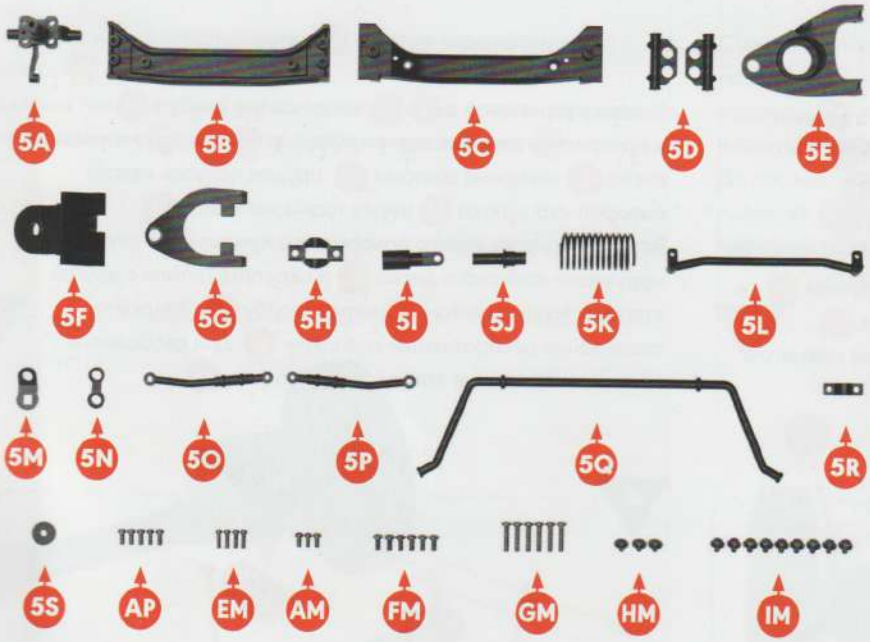
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

«Рено 16» и ВАЗ: несостоявшийся союз

Узнайте больше о коллекции на сайте:

Сборка узла подвески переднего левого колеса

В этом номере вы начинаете сборку подвески с узла подвески переднего левого колеса.

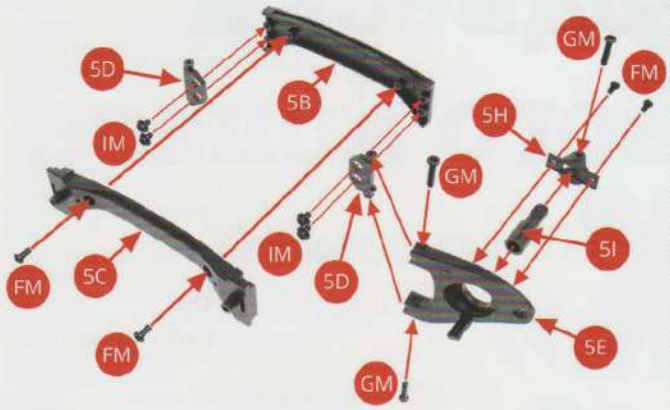


- 5A Левый поворотный кулак
- 5B Поперечина передней подвески 1
- 5C Поперечина передней подвески 2
- 5D Опора нижнего рычага подвески (2 шт.)
- 5E Левый нижний рычаг подвески
- 5F Опора верхнего рычага подвески
- 5G Левый верхний рычаг подвески
- 5H Опорный кронштейн амортизатора
- 5I Амортизатор
- 5J Кожух амортизатора
- 5K Пружина подвески
- 5L Средняя рулевая тяга
- 5M Сошка
- 5N Маятниковый рычаг
- 5O Крайняя левая тяга
- 5P Крайняя правая тяга
- 5Q Штанга стабилизатора
- 5R Хомут стабилизатора
- 5S Шайба
- AP Винт M1,7 × 4 мм (5 шт.)
- EM Винт M1,7 × 5 мм (4 шт.)
- AM Винт M1,7 × 3,5 мм (3 шт.)
- FM Винт M2,0 × 4 мм (6 шт.)
- GM Винт M2,0 × 9 мм (6 шт.)
- HM Винт M1,7 × 3 × 5 мм (3 шт.)
- IM Винт M2,0 × 3 × 5 мм (9 шт.)

Схемы сборки

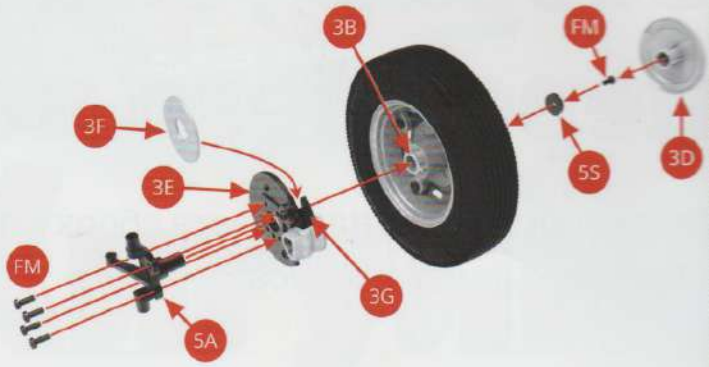
СБОРКА МОДЕЛИ

1



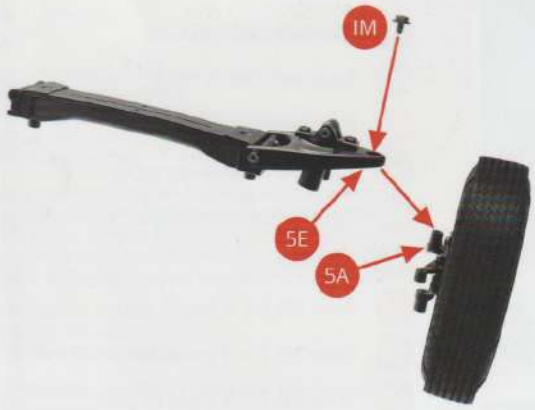
Прикрепите две опоры нижнего рычага подвески 5D к обоим концам поперечины передней подвески 1 5B винтами IM. Далее прикрепите поперечину передней подвески 2 5C к поперечине передней подвески 1 5B двумя винтами FM. Соедините амортизатор 5I с опорным кронштейном амортизатора 5H винтом GM и прикрепите этот кронштейн 5H к левому нижнему рычагу подвески 5E двумя винтами FM. Прикрепите левый нижний рычаг подвески 5E к опоре нижнего рычага подвески 5D двумя винтами GM.

2



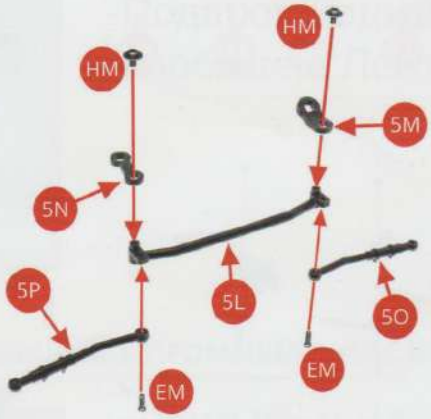
Вставьте тормозной диск 3F в тормозную скобу 1 3G и прикрепите левый поворотный кулак 5A к кожуху тормозного диска 3E четырьмя винтами FM, продев полуось левого поворотного кулака 5A через тормозной диск 3F. Вставьте полуось левого поворотного кулака 5A в ступицу наружного колесного диска 3B и скрепите детали с другой стороны колеса винтом FM через шайбу 5S. Закройте соединение декоративным колпаком 3D. Для свободного вращения колеса не затягивайте туго винт FM.

3



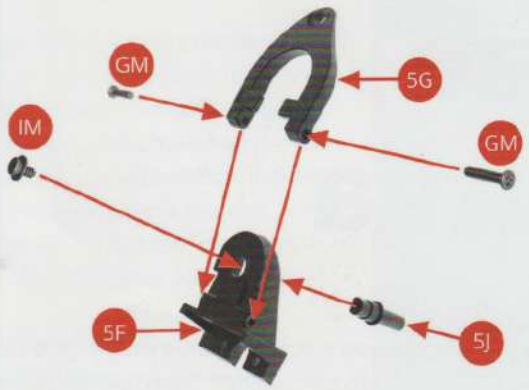
Соедините левый нижний рычаг подвески 5E с левым поворотным кулаком 5A и закрепите винтом IM.

4



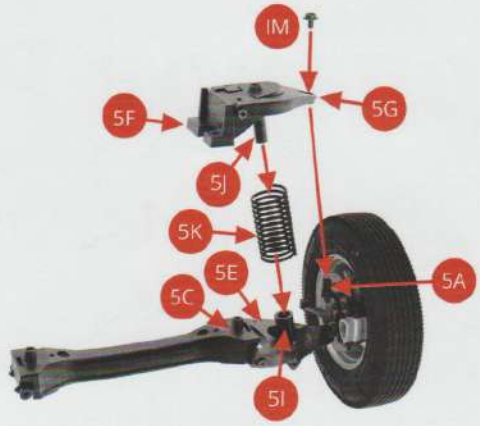
Соедините крайнюю левую тягу 5O и крайнюю правую тягу 5P со средней рулевой тягой 5L и закрепите винтами EM. Далее поочередно соедините со средней рулевой тягой 5L маятниковый рычаг 5N и сошку 5M, закрепив в обоих случаях винтами HM.

5



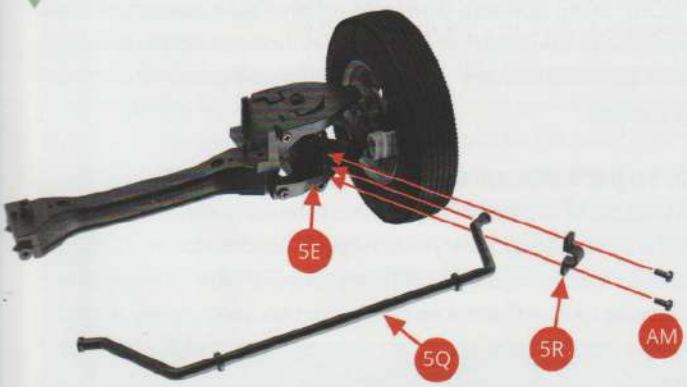
Прикрепите кожух амортизатора 5J к опоре верхнего рычага подвески 5F винтом IM.
Соедините левый верхний рычаг подвески 5G с опорой верхнего рычага подвески 5F, закрепив с двух концов винтами GM.

6



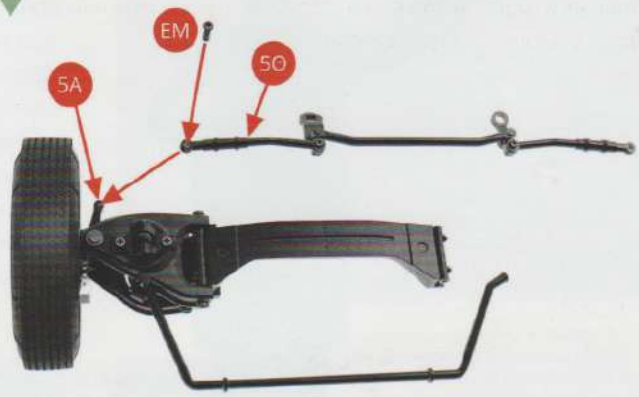
Соедините левый верхний рычаг подвески 5G с левым поворотным кулаком 5A (поместив при этом пружину подвески 5K между входящими друг в друга амортизатором 5I и кожухом амортизатора 5J) и закрепите винтом IM.
До последующих сборочных операций опора верхнего рычага подвески 5F будет находиться в отжатом от поперечины передней подвески 2 5C положении.

7



Присоедините штангу стабилизатора 5Q к левому нижнему рычагу подвески 5E с помощью хомута стабилизатора 5R и двух винтов AM.

8



Соедините крайнюю левую тягу 5O с левым поворотным кулаком 5A и закрепите винтом EM.

Вид узла после сборки сверху и сбоку

Отложите оставшиеся детали для последующих этапов сборки.

Подарок Родине к юбилею Ленина

До сих пор продолжаются споры о том, когда был выпущен первый автомобиль на ВАЗе: в апреле или августе 1970 года? Удивительно, но обе даты можно считать вполне обоснованными!

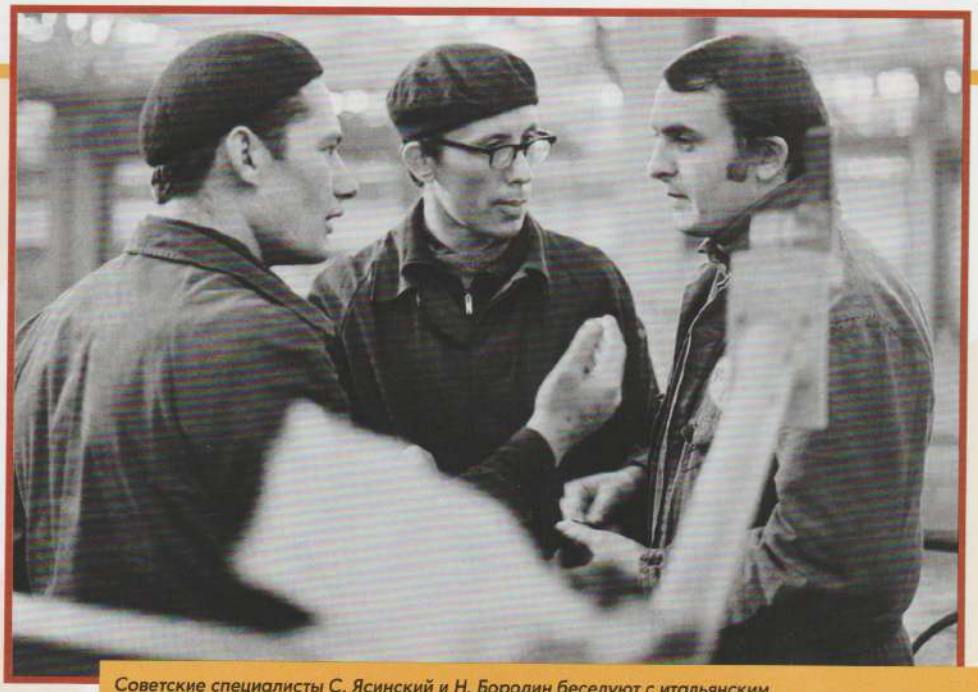
Памятник В. И. Ленину на площади Ленина в Ульяновске. 1970 год.

Самое удивительное в истории «Жигулей» – что первая очередь Волжского автозавода была принята в эксплуатацию лишь через год после того, как был выпущен первый автомобиль. То есть и в апреле, и в августе автомобили собирались на юридически не существующем предприятии! Впрочем, в СССР это была обычная практика. В нашем случае стоит вспомнить, что шел 1970 год – год 100-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина, основателя Коммунистической партии и советского государства. Волевое решение «дать» стране первый автомобиль волжской сборки к 100-летию Ленина было принято в кругах высшего партийного руководства в 1966–1967 годах – задолго до появления как самого автомобиля, так и завода-изготовителя. В СССР было принято отмечать юбилейные даты громкими трудовыми свершениями, поэтому новую машину нужно было всенепременно сдать к юбилейной дате – 22 апреля 1970 года.

Историческая сборка: версии

В 14 часов 18 апреля 1970 года по главному конвейеру Волжского автозавода двинулись первые шесть машин. Сборка завершилась в ночь с 18 на 19 апреля. Были собраны два темно-синих автомобиля и четыре красных (по другим данным, четыре машины имели кузова вишневого цвета). Судя по официальной истории завода, собирали их слесари-сборщики В. Присяжнюк, И. Осипов, В. Гусев, В. Орлихин и В. Глазунов, а водителем первого автомобиля, сошедшего с конвейера, был итальянский шеф-инструктор Бенито Гуидо Савоини.

Вид на корпуса вспомогательных цехов Волжского автомобильного завода. 1970 год.



Советские специалисты С. Ясинский и Н. Бородин беседуют с итальянским коллегой В. Бенажи (слева направо) в цехе сварки кузова. СССР, Тольятти. 4 февраля 1970 года.

По поводу этих пяти слесарей до сих пор бытует шутка: неужели на всем главном конвейере ВАЗа в тот момент работало всего пять человек? Так и возникла широко распространенная версия, что первые «Жигули» собирали вручную – как говорится, «на коленке».

Как это было

На самом деле, конечно, сборку первых машин осуществляли не пять, а около 90 человек. Но народу действительно не хватало: кто-то из ВАЗовцев занимался пусконаладкой оборудования, кто-то достраивал соседние цеха, а кто-то работал на другой стройке – возводил дома будущего города Тольятти. И завод, и город строились в условиях жесточайшего цейтнота – люди не спали сутками, и, разумеется, на главном конвейере ситуация была схожей. Людей не хватало, имевшиеся сотрудники работали на износ, а тут еще внезапно отказал итальянский стенд для прокачки тормозов, который едва успели починить! Обстановка сложилась напряженная. Процесс был еще не отлажен, и даже по конвейеру впереди шести первых серийных машин двигался «черный» (неокрашенный) кузов – чтобы можно было убедиться, что автомобиль не цепляет элементы конвейера. Но хотя сборку и приходилось отрабатывать на ходу, велась она все-таки по нормальной технологии. Впрочем, эта версия событий тоже не единственная – по другой, первые шесть машин собирались в опытном цехе. В любом случае технологический процесс происходил скорее напряженно и нервно, нежели празднично. Видимо, поэтому и забыли запечатлеть

Легенда о деталях

Первые шесть машин, судя по всему, и породили легенду о том, что первые «Жигули» собирали из итальянских комплектующих. Что касается серийных машин, то это не соответствует действительности, а вот в апреле 1970-го из Италии действительно привезли заготовки для кузова и много других деталей, поскольку ВАЗ-2101 и «Фиат 124-R» были идентичны. Аналогичных отечественных деталей просто не было, поскольку завод еще не работал.

Общий вид главного конвейера завода. СССР, Тольятти. 20 июня 1970 года.

Волжский автомобильный завод (ВАЗ) в Тольятти. Отгрузка «Жигулей». 1971 год.

ВАЗ-2101 – первый автомобиль, выпущенный на предприятии «АВТОВАЗ». Музей ПАО «АВТОВАЗ», Тольятти, Россия.

историческую сборку на профессиональной фотографии. Сохранились только случайные кадры, снятые «из-за спины», а в качестве «парадной» фотографии существует лишь реконструкция, сделанная в 1980 году – спустя целых 10 лет. Есть еще известная фотография, где на капоте ВАЗ-2101 лежит плакат «Принимай, Родина, первый автомобиль! (апрель, 1970 г.)». Ее существование говорит в пользу версии о сборке в опытном цехе, а не на главном конвейере. Так или иначе, но все же собрать автомобиль к юбилею успели!

Они были первыми

Из-за путаницы с датами неясно, какой автомобиль считать первым. Формально, казалось бы, – первый сошедший с конвейера. Но тут все не так просто. Дело в том, что сейчас тех первых шести собранных автомобилей не существует: по сохранившимся разрозненным свидетельствам, их некоторое время использовали для обучения рабочих процессам сборки (с последующей разборкой и перезапуском на конвейер), потом – для подвоза запчастей, а дальше их след и вовсе потерялся. Скорее всего, их попросту утилизировали.

Да и серийными эти машины считаться не могут, такие образцы принято именовать «пилотной партией». Существуют сведения об испытаниях этих первых машин, хотя, возможно, речь идет о простой обкатке – испытывать имело смысл уже полноценные серийные автомобили.

В заводском музее

В данный момент считается, что сохранилось две первых «единички». Одну из них, с кузовом вишневого цвета, в 1989 году, после 19 лет эксплуатации, вернул заводу владелец. Ему достался первый ВАЗ-2101, реализованный через розничную торговую сеть 18 августа 1970 года! Взамен он получил в подарок новый автомобиль ВАЗ-21093.

Другой автомобиль ВАЗ-2101, белого цвета, в 1996 году с огромным трудом отыскал в Самаре тогдашний директор дилерской сети ВАЗа Ю. К. Целиков. У этой машины номер кузова 0000038, номер двигателя 0000034, а на табличке с номером для запчастей значится 0000001. Эта машина считается первым серийным автомобилем, собранным 1 августа 1970 года. Вдове владельца этой машины (за все эти годы владелец не сменился ни разу!) также был подарен новый автомобиль – универсал ВАЗ-2111.

Обе машины хранятся в музее ПАО «АВТОВАЗ».

Пусконаладочный режим

Полноценное серийное производство ВАЗ-2101 началось 1 августа 1970 года. Но и после этой даты конвейер еще долго работал в пусконаладочном режиме. До конца 1970 года было собрано 21 530 автомобилей, что составляло менее 25 % объема мощностей первой очереди завода.

Советский легковой автомобиль ВАЗ-2101. Москва. 1971 год.

«Рено 16» и ВАЗ: несостоявшийся союз

Мало кто знает, что знаменитый вазовский классический автомобиль мог выглядеть совсем иначе. Возобладай точка зрения специалистов НАМИ – и у «Жигулей» были бы не итальянские, а французские корни.

Автомобиль «Рено 16» демонстрируется на подиуме в аэропорту Орли, в пригороде Парижа. 1965 год.

В начале 1960-х годов руководство фирмы «Рено» (Renault) находилось в затруднительном положении. Исследования рынка говорили, что на смену снятому с производства седану «Рено Фрегат» (Renault Fregate) нужно искать что-то другое – обычный седан становился неактуальным.

Рискнули и выиграли

Необходимо отметить, что автомобильный рынок Франции всегда был очень специфичным. С одной стороны, все автомобили с двигателями большого объема считались роскошью и облагались высоким налогом. Причем это касалось не только автомобилей, но даже мотоциклов с двигателями больше 175 см^3, что практически разрушило французский мотопром. А с другой стороны, французы – народ практичный, экономный и не склонный к дорогостоящим излишествам. Поэтому большой популярностью во Франции пользовались грузопассажирские машины, продажи которых все время росли. Однако делать флагманской моделью универсал фирма «Рено» не рискнула, поэтому решено было остановиться на хэтчбеке. Риск оставался и в этом случае, так как автомобили с таким кузовом в начале 1960-х были в новинку, и предсказать, как примет такую машину рынок, никто не мог. Но руководство «Рено» продвинуло на рынок новаторское решение и выиграло.

Дерзкий дизайн

Дизайн «Рено 16» (Renault 16) разработал Филипп Шарбоне. Он придал кузову максимально динамичный вид. Короткий задний свес, наклон задней стойки, полузакрытые задние колеса – все это делало дизайн машины дерзким

«Рено 16» – такси на Елисейских Полях. 1967 год.

и агрессивным. А желоб на капоте, переходящий в «клюв» на фальшрадиаторной решетке, и молдинг на заднем крыле призваны были подчеркнуть принадлежность автомобиля к высшему классу. Особенным штрихом стали прямоугольные фары – большая редкость для автомобилей 60-х. Характерной деталью облика были два ребра, поднимавшиеся на несколько сантиметров над крышей во всю ее длину. Таким образом проектировщики пытались увеличить у «Рено 16» высоту дверного проема, чтобы сделать вход и выход из автомобиля более удобными.

Конструктивные решения

С конструктивной точки зрения «Рено 16» представлял собой переднеприводной автомобиль с продольным расположением двигателя внутри колесной базы, позади трансмиссии и главной передачи. Эта схема обусловила такие особенности автомобиля, как невысокие тягово-сцепные качества из-за недостаточной загрузки передних колес и сильно загроможденное силовым агрегатом пространство передней части салона. Высокая жесткость кузова достигалась благодаря цельноштампованным боковинам. Из-за этого 16-я модель выпускалась только с кузовом хэтчбек. Для производства других модификаций требовалось изготовление дорогостоящей оснастки. Варианты с кузовом кабриолет, седан и купе так и остались экспериментальными.

Интересной особенностью автомобиля была его асимметричность: колесная база с левой стороны кузова была на 70 мм больше, чем колесная база справа, – из-за унификации рычагов задней подвески с обеих сторон. Как передняя, так и задняя подвески были независимыми, с торсионами в качестве упругого элемента. Изначально на «Рено 16» ставился мотор объемом 1,5 л и мощностью 55 л. с. Этот двигатель разгонял автомобиль массой в 980 кг до 100 км/ч за 21 с, максимальная скорость составляла 140 км/ч. Показатель не самый высокий, но зато автомобиль был экономичным. В 1968 году появилась версия с 1,6-литровым двигателем (55–83 л. с., скорость 165 км/ч, разгон до 100 км/ч за 13,9 с), а в 1974-м под капотом появился еще один 1,6-литровый агрегат, развивавший мощность 93 л. с. В 1969 году хэтчбек получил опционную трехступенчатую автоматическую коробку передач, а в 1973-м – пятиступенчатую механическую

Подарок Марины Влади

Именно «Рено 16» стал первой иномаркой Владимира Высоцкого. Автомобиль серого цвета ему подарила Марина Влади. Машину она купила на гонорар, полученный от съемок в рекламе мыла. Правда, автомобиль имел иностранные номера, поэтому формально Высоцкому было запрещено выезжать на нем за пределы стокилометровой зоны от Москвы. Да и вообще пользоваться зарубежными номерами на территории СССР разрешалось не более 6 месяцев, из-за чего у артиста возникали постоянные проблемы с сотрудниками ГАИ. На этой машине Высоцкий и Влади ездили в Париж в 1973 году.

«Рено 16» на «НЕК Классик Мотор Шоу».

коробку вместо четырехступенчатой. Облик машины тоже немного менялся: в 1970 году передние сиденья оборудовали трехточечными ремнями безопасности, годом позже изменилась форма задних фонарей, с 1974 года вместо стальной радиаторной решетки стали устанавливать пластиковую.

«Рено 16» – первый массовый хэтчбек – предназначался для семейных поездок. 1969 год.

Хэтчбек французский и русский

Автомобиль «Рено 16», производство которого началось во Франции в 1965 году, стал первой по-настоящему массовой машиной с кузовом хэтчбек. Модель была высоко оценена как покупателями – за комфорт и просторный салон, – так и журналистами, присудившими ей титул «Автомобиль года» в 1966 году. Производство «Рено 16» завершилось только в 1980 году, к тому моменту эта модель разошлась тиражом 1,8 млн экземпляров.

«Рено 16 TL» на установке для тестирования тормозов компании «Лейкок». 1972 год.

Именно этот изящный автомобиль имел все шансы стать первенцем ВАЗа. Дело в том, что по итогам сравнительных испытаний НАМИ, в которых, помимо «Фиат 124» (Fiat 124) и «Рено 16», также участвовали «Форд Таунус 12М» (Ford Taunus 12M), «Моррис 1100» (Morris 1100), «Пежо 204» (Peugeot 204) и «Шкода МВ1000» (Skoda MB1000), явным лидером оказался именно французский хэтчбек с ромбом на эмблеме. По большинству показателей «Рено 16» с независимой торсионной подвеской всех колес уверенно превосходил устаревшую к тому времени итальянскую модель «Фиат 124» с классической компоновкой, кузовом седан и нижневальным мотором. Однако, как известно, выбор в данном случае делали политики, а не инженеры.

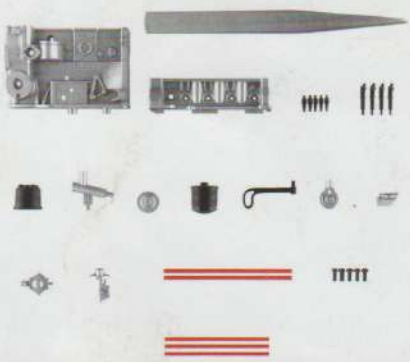
Впрочем, свой след в продукции советского автопрома французский хэтчбек все-таки оставил. Его внешний облик нашел свое отражение в другой отечественной машине. Если взглянуть на фотографии предсерийного варианта ИЖ-2125 «Комби» – первого советского «хэтчбека», – то сразу видно, что создавался он под влиянием дизайна французской машины. При этом с технической «начинкой» экспериментировать не решились.

Дизайн «Рено 16» стал прообразом советского хэтчбека ИЖ-2125 «Комби».

В НОМЕРЕ 6

- СБОРКА УЗЛОВ ЛЕВОЙ СТОРОНЫ ДВИГАТЕЛЯ
- «РУССКИЙ ФИАТ»: ОТЛИЧИЯ ОТ ПРОТОТИПА

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ЛЕВАЯ ЧАСТЬ БЛОКА ЦИЛИНДРОВ
- ЛЕВАЯ ЧАСТЬ ГОЛОВКИ БЛОКА ЦИЛИНДРОВ
- КЛЕММА РАСПРЕДЕЛИТЕЛЯ
- СВЕЧА ЗАЖИГАНИЯ
- РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬ ЗАЖИГАНИЯ
- ВАЛИК РАСПРЕДЕЛИТЕЛЯ ЗАЖИГАНИЯ
- ВАКУУМНЫЙ РЕГУЛЯТОР ОПЕРЕЖЕНИЯ ЗАЖИГАНИЯ
- МАСЛЯНЫЙ ФИЛЬТР
- УКАЗАТЕЛЬ УРОВНЯ МАСЛА
- КРЫШКА МАСЛООТДЕЛИТЕЛЯ ВЫТЯЖНОЙ СИСТЕМЫ ВЕНТИЛЯЦИИ КАРТЕРА
- ТОПЛИВНЫЙ НАСОС 1
- ТОПЛИВНЫЙ НАСОС 2
- ТОПЛИВНЫЙ НАСОС 3
- ПРОВОД ВЫСОКОГО НАПРЯЖЕНИЯ 1
- ПРОВОД ВЫСОКОГО НАПРЯЖЕНИЯ 2
- ВИНТЫ
- ПИНЦЕТ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2018 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ ПАО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!